



COPA VALOR CAJUBÁ DE KART 2005

1. REGULAMENTO DESPORTIVO

1.1. DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1.1. As competições da **Copa de VALOR CAJUBÁ de Kart 2005** serão regidas pelo Código Desportivo do Automobilismo 2005 (CDA/CBA), pelo Regulamento Nacional de Kart 2005 (RNK) e pelo presente Regulamento.

1.1.2. As provas serão organizadas pelo CCPIU - Clube de Caça e Pesca Itororó de Uberlândia sob a supervisão da FMA - Federação Mineira de Automobilismo e serão realizadas no Kartódromo José Carlos Pace, situado nas dependências do Clube de Caça e Pesca Itororó de Uberlândia. As responsabilidades diretas sobre as atividades das competições, serão exercidas pelo Clube Organizador e pelo Conselho Técnico Desportivo Mineiro, que terão respectivamente, as seguintes competências: coordenação e administração geral do evento, julgamento e decisão sobre os aspectos disciplinares e análise das alterações regulamentares.

1.1.4. Somente será permitida a entrada na pista, durante os treinos oficiais, tomadas de tempo e corridas, além dos pilotos inscritos, dos oficiais de pista e das pessoas devidamente credenciadas pela organização.

1.1.6. Será proibido o consumo de bebidas alcoólicas nas dependências do kartódromo, pelos pilotos, chefes de equipe e mecânicos, sob pena de desclassificação do piloto, além da multa de 20 UPS, conforme CDA.

1.1.7. Nenhuma modificação poderá ser feita no Regulamento Particular, pelo Clube Organizador, após a abertura das inscrições, salvo por decisão dos Comissários Desportivos e/ou Técnicos, tendo em vista razões de força maior ou de segurança.

1.2. CATEGORIAS

1.2.1. - **V4** - Aberta aos pilotos de todas as categorias exceto PMK, PCK e PGK, e que não tenham se classificado em uma das três primeiras colocações da categoria V4, na Copa Triângulo de Kart, em suas edições de 2004, 2003 e 2002.

1.2.2 - **SPEED** - Aberta aos pilotos de todas as categorias, exceto PMK e PCK, desde que tenham sido campeões ou vice-campeões em suas categorias ou ainda a critério da comissão organizadora com a aprovação dos Comissários Desportivos da FMA.

1.2.3 - **RD 135** - aberta aos pilotos de todas as categorias, exceto PMK e PCK.

1.3. CALENDÁRIO: A **Copa VALOR CAJUBÁ de Kart 2005** será disputada em três etapas. Cada etapa será composta de duas baterias de aproximadamente 15 a 20km.

1.3.1. - 1ª Etapa 30 de Outubro

1.3.2 - 2ª Etapa 27 de Novembro

1.3.3 - 4ª Etapa 18 de Dezembro

Os circuitos e sentidos a serem utilizados nos eventos encontram-se no Anexo 01.

1.4. INSCRIÇÃO

REQUISITOS OBRIGATÓRIOS PARA TODAS AS ETAPAS:

1.4.1. Apresentação da Cédula Desportiva Nacional 2005.

1.4.2. Pagamento da taxa de inscrição no sábado (dia anterior à prova) para ter direito aos treinos livres do sábado e participação nas atividades de domingo. A inscrição será feita por piloto e por categoria em que o mesmo vier a competir. Os pilotos inscritos em mais de uma categoria terão desconto de 50% nas inscrições adicionais. **O valor da inscrição será definido em regulamento particular. Para os pilotos residentes fora de Uberlândia em distância mínima de 100km será oferecida uma diária em hotel, com classificação no mínimo de três estrelas, por conta da organização.** O hotel será informado em regulamento particular.

1.4.3. Estar em dia com pagamentos anteriores.

1.4.4. A numeração do kart escolhida pelo piloto na primeira etapa em que participar, desde que disponível, poderá ser garantida para o mesmo durante toda a duração da **Copa VALOR CAJUBÁ DE KART 2005**.



1.5. NÚMERO DE PARTICIPANTES

1.5.1. Será de no máximo 34 em cada categoria.

1.5.2. Se o número de pilotos inscritos for superior a 34, serão classificados por tomada de tempo apenas os 34 melhores.

1.6. INDUMENTÁRIA

Durante todas as atividades de pista, o piloto deverá estar utilizando:

1.6.1. Capacete com proteção do queixo e construção integral, munido de viseira em boa condição de transparência.

1.6.2. Macacão de mangas compridas em tecido grosso ou couro, no qual deverão constar de forma visível, na parte frontal, o nome, o tipo sanguíneo e o fator RH do piloto.

1.6.3. Luvas completamente fechadas, não podendo apresentar furos ou rasgos que venham a deixar expostos as palmas e dedos das mãos.

1.6.4. Sapatilha de competição ou tênis de cano alto.

1.6.5. Balaclava, para os pilotos com barba.

1.6.6. Será obrigatório o uso de protetor de pescoço para pilotos da categoria PJMK.

1.7. PUBLICIDADE

1.7.1. O promotor do evento e a FMA reservam, para seus patrocinadores e também para fins publicitários e/ou institucionais, espaço em todos os karts participantes, através da utilização de até três adesivos em suas respectivas carenagens (lateral e frontal), que não excederão a 20% de cada área específica. Caso o concorrente não concorde em utilizar tais adesivos para participar das provas deverá arcar com o valor de três inscrições cobradas por prova.

1.8. TOMADA DE TEMPO

1.7.1. A tomada de tempo será feita por categoria, ou agrupada, a critério dos comissários desportivos, conforme o quadro de horário do Regulamento Particular de cada etapa.

1.7.2. Cada piloto efetuará duas voltas completas e cronometradas pelo circuito, sendo considerada para a classificação, a melhor volta (menor tempo); nesse caso, a tomada será feita com dois karts utilizando a pista simultaneamente; a ordem de entrada dos karts na pista será definida por sorteio na primeira etapa, e de acordo com a classificação dos pilotos na **Copa VALOR CAJUBÁ DE Kart** a partir da segunda etapa.

1.7.3. O piloto que não conseguir completar a primeira volta cronometrada, poderá se apresentar para uma nova tentativa, ocupando o final da fila. No entanto irá descartar a melhor volta. Caso ele não consiga sucesso nessa segunda tentativa, será posicionado no final do "grid" de largada.

1.7.5. Os pilotos que, por qualquer motivo não conseguirem registro de tempo durante a realização da tomada de tempo, serão posicionados no final "grid" de largada.

1.8. BATERIAS - As provas serão disputadas em duas baterias de aproximadamente 15 a 20km.

1.8.1. – Após a primeira bateria os karts deverão se dirigir ao Parque Fechado e ali permanecerem até a segunda bateria. **Não será permitida nenhuma manutenção** entre as duas baterias. Caso algum concorrente decida realizar alguma manutenção em seu kart, deverá solicitar autorização ao Comissário Técnico e, após obtê-la, perderá direito ao seu lugar no grid de largada, sendo posicionado no último lugar.

1.8.2 – O critério para largada na segunda bateria será o resultado de chegada da primeira bateria.



1.9. PONTUAÇÃO NAS ETAPAS

1.9.1. A classificação para largada bonificará o "Pole Position" (primeiro colocado) em 1 ponto de bonificação.

1.9.2. O resultado da prova será a somatória de resultados dos pilotos nas duas baterias. Caso ocorra empate será utilizado como critério de desempate a melhor colocação na segunda bateria.

1.9.3. Aos dez primeiros classificados será atribuída a pontuação constante da tabela abaixo:

Posição	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Pontos	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1

1.10. CLASSIFICAÇÃO FINAL

1.10.1. Todos os pilotos deverão descartar o pior resultado.

1.10.2. Será declarado campeão da **Copa VALOR CAJUBÁ de Kart 2005**, em suas respectivas categorias, os pilotos que obtiverem a maior soma de pontos ao final do torneio após o descarte.

1.10.3. Se houver empate, os critérios serão os que se seguem:

1.10.3.1 Será desprezado descarte, ou seja, será considerada a pontuação cheia.

1.10.3.2 Será considerada o maior número de vitórias, segundos lugares, e assim sucessivamente.

1.11. PREMIAÇÃO

1.11.1. Serão premiados com troféus os três primeiros classificados de cada categoria em cada etapa.

1.11.2. Encerrada a **Copa VALOR CAJUBÁ DE KART 2005**, receberão troféus os três primeiros colocados de cada categoria.

1.12. VISTORIA TÉCNICA

1.12.1. Toda vistoria técnica seguirá as definições dos artigos 20 a 22 do RNK 2005.

1.12.2. Pelo menos os karts dos três primeiros colocados na tomada de tempo e nas baterias de cada categoria serão obrigatoriamente vistoriados nos itens que o Comissário Técnico considerar adequados.

1.12.4. Caso a vistoria não possa ser efetuada no local da prova, o Comissário Técnico lacrará os equipamentos, provendo recibo ao piloto e definindo o local e horário da vistoria.

1.13 – CASOS OMISSOS

Os casos porventura omissos ou não previstos neste Regulamento serão decididos pelos Comissários Desportivos, quando apresentados durante a competição, e pelo Conselho Técnico Desportivo Mineiro, quando apresentados antes ou após o término da prova.

2. REGULAMENTO TÉCNICO

Geral para todas as Categorias

2.1. Proibições

2.1.1. Todas as permissões que não estiverem explícitas nesse regulamento serão terminantemente proibidas.

2.2. Pneus

2.2.1. Todas as categorias utilizarão pneus **MG, Vermelhos**, homologados pela CBA e aprovados pelo Comissário Técnico.

2.2.2. Os pneus utilizados para a classificação não poderão ser substituídos para a prova. Eventuais substituições deverão ser previamente avaliadas e autorizadas ou não pelo Comissário Técnico.

2.2.3. O mesmo jogo de pneus deverá ser utilizado na tomada de tempo e nas duas baterias.

2.2.4. Ficam válidas as definições do artigo 37 do RNK 2005.



2.3. Equipamentos

2.3.1. Somente poderão ser utilizados equipamentos homologados pela CBA ou CIK dentro de seus prazos de validade, quais sejam: chassis, barra estabilizadora, carenagem, motor, flange, redutor de escapamento, carburador, "intake silencer", curva de escapamento, escapamento, ignição e pneus.

2.4. Motor

2.4.1. Somente será permitida a utilização de motores monocilíndricos, homologados pela CBA ou pela CIK/FMK exceto para a Formula 135 sendo:

2.4.1.1. V4 - mínimo de 120 e máximo de 125cc, sem caixa de marcha e refrigerado a ar, modelo Riomar V4.

2.4.1.2. Speed - mínimo de 120 e máximo de 125cc, sem caixa de marcha, refrigerado a água ou ar.

2.4.1.3. Formula 135 - mínimo de 120 e máximo de 135cc, com caixa de marcha, refrigerado a ar, modelos Yamaha RD125, RDZ135, RD135.

2.4.2. Preparação quando permitida para a categoria deverá ter por base o motor homologado. Não poderá haver intercâmbio de peças de outros modelos ou fabricantes. O cabeçote, o cilindro, o virabrequim, o cárter, a biela e o pistão, quando trabalhados, deverão manter a marca do fabricante, não sendo permitido o acréscimo de material.

2.4.3. As seguintes peças são de livre procedência : palheta, corrente, rolamentos, gaiolas, velas, flange, coroa e pinhão.

2.4.4. Todo o sistema de avanço e retrocesso progressivo e todo sistema de circuito eletro/eletrônico que possam variar quando o kart estiver em movimento, ou que provoquem o aumento da intensidade da centelha, serão proibidos.

2.5. Escapamentos

Serão utilizadas as definições do artigo 31, letras "A" até "G" do RNK 2005.

2.6. Carburadores

2.6.1. Somente poderão ser utilizados carburadores homologados pela CBA ou CIK/CBA

2.6.2. Somente poderão ser utilizados carburadores de borboleta e nas definições específicas de cada categoria.

2.6.3. Será obrigatório o uso de silencioso de carburador ("intake silencer") homologado pela CBA ou CIK/CBA.

2.7. Peso: Serão adotadas as normas do artigo 33 do RNK 2005 e as definições específicas por categoria.

2.8. Chassis: Serão adotadas as normas do artigo 34 do RNK 2005 e as definições específicas por categoria.

2.9. Carenagem/Carroceria: Serão adotadas as normas do artigo 35 do RNK 2005.

2.10. Combustível

2.10.1. O combustível ficará a critério de cada competidor, tanto para tomada de tempo como para as baterias.

2.11. Identificação

Serão adotadas as normas do artigo 38 do RNK 2005.

V4 - As placas serão na cor vermelha, com números na cor branca.

Speed - As placas serão na cor branca com números na cor vermelha.

RD 135 - As placas serão na cor branca, com números na cor pretos.

A numeração escolhida pelo piloto será única e válida para qualquer categoria, de forma a permitir a devida identificação do mesmo.

2.12. Acessórios

2.12.1. Será terminantemente proibido nos treinos classificatórios e provas o uso de quaisquer equipamentos eletrônicos tais como: telemetria ou qualquer tipo de ligação eletro / eletrônica ao sistema análogo do motor. Será também proibido quaisquer equipamentos de transmissão ou recepção de radiocomunicação com o kart ou piloto.



2.12.2. Equipamentos de cronometragem, conta-giros e temperatura (tais como: volantes: AIM, Alfano, Brusco; hot-laps e outros equivalentes) estão liberados para uso desde que não exista alteração na parte elétrica do motor.

2.12.3. Qualquer recurso de cronometragem individual, utilizado pelos pilotos, não poderá ser usado em comparação à cronometragem oficial da prova.

Específico por Categoria

2.13. Categoria: V4

2.13.1. Moto: modelo Riomar V4 homologado, com preparação livre.

2.13.2. Carburador: Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4mm.

2.13.3. Coroa: Livre.

2.13.4. Pinhão: Livre.

2.13.5. Pirâmide: Livre, sem adição de material.

2.13.6. Peso: O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 150kg.

2.14. Categoria: Speed

2.14.1. Motor: homologado, com o mínimo de 120 e máximo de 125cc, sem caixa de marcha, refrigerado a água ou ar, com preparação livre, sendo permitido o intercâmbio de peças de outros fabricantes. Intercâmbio de peças de outros fabricantes livre.

2.14.2. Carburador: Será permitido o uso de dois carburadores com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm ou um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28mm.

2.14.3. Coroa: Livre

2.14.4. Pinhão: Livre

2.14.5. Pirâmide: Livre, sem adição de material.

2.14.6. Peso: O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 155kg.

2.15. Categoria: RD 135

2.15.1. Motor: Exclusivamente da marca YAMAHA RD/RDZ 135/125cc, devendo ser mantidas todas as características externas.

* Preparação interna livre, e sendo proibido o acréscimo de material;

* Virabrequim original do motor RD/RDZ 135 sem retrabalho, permitido o fechamento dos furos do virabrequim;

* Biela original YAMAHA; na hipótese de qualquer retrabalho, a marca YAMAHA deverá ser mantida;

* Pistão de marca livre;

* Proibido o uso de pistão em fibra de carbono;

* Diâmetro máximo do pistão: 59,5mm; curso: 50mm;

2.15.2. Pirâmide

* Original do motor RD/RDZ 135, com retrabalho e sem acréscimo de material.

2.15.3. Palhetas

* Livre.

2.15.4. Ignição

* Proibido o uso de ignição digital (com variação de ponto) estando homologados os seguintes modelos:
o Motoplat analógica

o PVL analógica (105 458)

o Selettra analógica (P3356E, P3356)

o Original do motor RD/RDZ 135

o Italsystem (N951)



o Magnetron para RD 135, DT 180/200

2.15.5. Carburacão

* Será permitido o uso de dois carburadores com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo até a altura da borboleta de acelerao, com diâmetro máximo de 25,4 mm ou um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor livre e a medida do corpo até a altura da borboleta de acelerao, com diâmetro máximo de 28mm.

2.15.6. Câmbio

* Caixa de câmbio de cinco marchas, com relao original e completa do motor YAMAHA RD /RDZ 135cc , não sendo permitido o intercâmbio de peças de outros modelos;

* Permitida a retífica do acoplamento das engrenagens.

* O acionamento do câmbio deverá ser efetuado de forma manual, através de alavanca colocada após o volante, fixado no mesmo, ou no suporte de fixao do tanque, devendo o acionamento ocorrer através de cabo ou varões;

2.15.7. Embreagem

* Obrigatório o uso de embreagem original do motor YAMAHA RD / RDZ 135cc, contendo todas as peças do sistema, sendo permitido o uso de calços adicionais;

* Permitido o reparo dos pinos do platô, desde que observadas as medidas originais;

* Permitido o uso de no máximo cinco separadores e seis discos de embreagem, podendo esses separadores serem jateados;

* Uso do cabo de embreagem facultativo, devendo porém, o sistema de embreagem funcionar se for acionado manualmente, ou seja, a embreagem não poderá estar travada;

2.15.8. Pinhão: Passo original, de 13 a 17 dentes

2.15.9. Coroa: Livre.

2.15.10. Sistema de Escapamento

I - Características

o Cano de livre procedência;

o Escapamento obrigatoriamente fixado no motor através de um sistema seguro que absorva vibraes;

o As dimensões não poderão ultrapassar a linha externa da carenagem lateral e a saída deverá ser na parte traseira do kart, sem que seja ultrapassada a linha do pára-choque traseiro, pelo lado interno e abaixo da altura do banco do piloto;

o Proibida a utilizao de arames;

II - Abafador

o Obrigatório, sendo livre sua marca ou modelo;

o Deverá ser apoiado num suporte rigidamente fixado no pra-choque traseiro, e preso por meio de molas;

o Se o abafador for incorporado ao cano da descarga (soldado),o suporte será dispensado;

III - Aprovao

o Todo esse sistema de escapamento somente poderá ser utilizado após vistoriado e aprovado pelo Comissário Técnico da FMA;

2.15.11. Chassis

* Exclusivamente homologado CBA, conforme artigo 34 do RNK 2005, sendo livre o ano de fabricao;

* Somente será permitida a modificao do suporte do banco e da fixao das laterais para adaptao do motor; essa adaptao poderá ser contestada pela Comissão Técnica, no caso de não oferecer segurança;

* Carenagem em conformidade com os artigos 34 e 35 do RNK 2005, podendo haver recorte no lado do motor, se isso se fizer necessário, desde que os aspectos de segurança não sejam comprometidos;

2.15.12. Peso

* O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo 168 kg.

3. DAS DISPOSIOES FINAIS

3.1. Responsabilidades

O Automóvel Clube de Uberlândia, o Clube de Caça e Pesca Itororó de Uberlândia e a Federao Mineira de Automobilismo ficam isentos, por si, como pelos seusrgos auxiliares, de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal decorrentes de infraes ou acidentes ocorridos durante os treinos oficiais, treinos de classificao ou provas, recaindo essa responsabilidade exclusivamente naquele que tiver dado causa a o



fato, ao que o piloto concorrente ou seu responsável, adere no ato da assinatura da respectiva ficha de inscrição.

O presente Regulamento foi elaborado pelo Conselho Técnico Desportivo do Automóvel Clube de Uberlândia estando em vigor para competições de kart no ano de 2005 e aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Mineiro da FMA, ficando terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da entidade.

Uberlândia, 01 de outubro de 2005.

Automóvel Clube de Uberlândia

Clube Caça e Pesca Itororó de Uberlândia

Federação Mineira de Automobilismo